SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 12 minutos)

- La Comisión tiene el agrado de recibir nuevamente al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a sus asesores para considerar el gran capítulo de la Megaconcesión que, debido a la falta de tiempo, nos había quedado pendiente de la reunión pasada. En tal sentido, le cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR MINISTRO.- Como expresó el señor Presidente de la Comisión, el tema que tenemos a consideración en el día de hoy es el de la Megaconcesión y su funcionamiento. En forma muy sucinta habíamos expresado -ya que lo relativo a la Ruta 1 había ocupado casi todo el tiempo de la reunión anterior- que había dos elementos que eran muy ilustrativos de que se estaba trabajando en el sentido de lo que se había planteado originalmente. Como elemento de referencia, mencionamos que en el año 2003, por cada unidad de recaudación de peaje -llamémosle cada peso o dólar- la cantidad de obras que se iban a estar realizando en cada uno de los corredores era de siete unidades; quiere decir que se trata de una relación de siete a uno. Eso se alineaba con lo que habíamos comprometido en su momento, que era que todos los usuarios percibieran realmente que se realizaban las obras en los distintos corredores y que no se estaba cobrando más de lo que se estaba invirtiendo. Por el contrario, acá se muestra que por cada peso o dólar que se recauda, se están invirtiendo siete pesos o dólares en obras.

Otro concepto importante que habíamos mencionado y que refiere a la reactivación o recuperación del sector, era que con relación a los jornales empleados, por cada peso o dólar que se recauda se paga un peso o un dólar en salarios. Esto tiene algunas variaciones en lo territorial y no es estrictamente válido para cada uno de los peajes por separado, pero sí lo es en el concepto general.

Creo que eran dos preocupaciones, una de ellas, del señor Senador Michelini que, en su momento, planteaba que el ideal -lo que todos querríamos- es que se pudiera hacer la totalidad de las obras para, después, cobrar un precio por su uso. En su oportunidad, nosotros argumentamos que si bien eso era deseable, en mercados chicos como el nuestro no era posible. Por ese motivo, en aquel momento poníamos como ejemplo que la carretera más transitada del país, la más atractiva desde el punto de vista de la concepción era la Ruta Interbalnearia, pero ni siquiera en ese caso había sido viable poder optar por hacer primero la doble vía y, después, otorgar los derechos de cobro por los peajes. Me parece que anda en un buen camino, evidentemente, no exento de dificultades, porque Corporación Vial del Uruguay -que es una sociedad de la Corporación Nacional para el Desarrollo que se ocupa de este tema de la Megaconcesión- tiene que salir al mercado a buscar endeudamiento; al salir a buscarlo en un escenario financiero complejo, como era el del año 2001, sobre todo en el primer semestre, logró acceder a un financiamiento de la Corporación Andina de Fomento. Ese financiamiento, más lo que se recauda por concepto de peajes, le ha permitido ir atendiendo las obras que se han venido realizando.

No menos cierto es que, para cumplir con el programa que establece el contrato, la Corporación Vial del Uruguay y la Corporación Nacional para el Desarrollo necesitan tener otros recursos. Por un lado, están los relacionados con el subsidio previsto, que se incorpora. Ese subsidio tuvo dificultades en su integración, en los primeros meses, por razones que son de público conocimiento. Hemos podido irlo regularizando y calculamos que para el mes de setiembre deberíamos estar al día con lo que el Estado tenía que poner de su colaboración dentro del esquema de la Megaconcesión. Por otro lado, la Corporación Vial del Uruguay tiene que conseguir créditos, tal como ya lo obtuvo, pero necesita obtener otros para poder cumplir con el programa de valor presente de los egresos, que es lo que está establecido y que, en definitiva, son obras que se valorizan de esa forma.

Evidentemente, el mercado de capitales se encuentra en una situación compleja a raíz de lo que ocurre en la región. Los organismos de crédito -incluso los propios potenciales participantes en estas operaciones- tienen otras oportunidades de colocación, lo cual ha ocasionado una demora, por ejemplo, para concretar la emisión de obligaciones en el mercado por particulares o por las administradoras de fondos previsionales. A todo ello hay que agregar que fue un año sumamente complejo para conseguir financiamiento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si me permiten, deseo hacer una pregunta al señor Ministro, a raíz de una conversación que mantuvimos con el titular de Economía y Finanzas.

Concretamente, quisiera saber si el Fondo Monetario Internacional o los organismos multilaterales de crédito nos han puesto límites a este tipo de endeudamiento. Creo recordar que el Fondo había comunicado a las sociedades anónimas de la Corporación Nacional para el Desarrollo que si se endeudaban lo iba a computar como deuda pública y no como privada. Por lo tanto, había límites que el señor Ministro tenía que respetar con respecto al endeudamiento; aclaro que esto ocurrió en el mes de febrero, cuando se estaba negociando. ¿Es esto correcto? ¿Existen límites en ese sentido?

SEÑOR MINISTRO.- En realidad, esta pregunta acerca de cómo considera el Fondo Monetario Internacional estas operaciones, debería estar dirigida al señor Ministro de Economía y Finanzas.

El Fondo tiene sus reservas y por eso se había planteado el tema de la venta de las acciones. En ese caso, al ser totalmente privado, no había duda de que no estaba dentro de las cuentas públicas. La duda radica en cómo considerar estas organizaciones que están, por así decirlo, a caballo del Estado y del sector privado. Creo que ha habido tolerancia y eso es lo que nos ha permitido, por ejemplo, no tomar la decisión de vender efectivamente las acciones, puesto que había requerimientos en ese sentido.

A mi juicio, este tema excede en mucho el de la Megaconcesión. Precisamente, en la reunión de los Ministros de Infraestructura de las Américas, llevada a cabo en México y, más recientemente, en la reunión de Caracas -donde se trató la iniciativa de la integración- pudimos comprobar que en toda América se plantea el mismo problema. Hasta la década de los ochenta, el modelo de la infraestructura era manejado por los Estados que, en esa época, comenzaron a tener un límite en cuanto a sus niveles de deuda

y de superávit o equilibrio fiscal. Es así que aparece como alternativa la inversión privada, que se prueba como modelo. Dicha inversión atendía determinados segmentos de mercado de la infraestructura; concretamente, los que eran rentables o encontraban su rentabilidad porque se basaban en infraestructuras ya existentes. En realidad, usaban el capital anterior acumulado y un ajuste, que era lo que hacía el concesionario. Por ejemplo, es algo así como lo que sucedió con la Ruta Interbalnearia: una mano ya estaba hecha y se construía la otra; con eso encontraba su rentabilidad.

De todas formas, es claro que existía y existe un conjunto muy importante de emprendimientos de infraestructura que tienen rentabilidad, pero no lo suficientemente atractiva como para que el sector privado invierta el 100%.

Esto está dando lugar a la generación de algo que se le llama de otra forma: fideicomisos de infraestructura, o sea, estructuras jurídicas financieras que se alimentan de una cantidad de insumos tales como precios; por ejemplo, peajes en el caso de las rutas, créditos que pueden tomar u obligaciones que puede emitir, así como garantías que pueden provenir de distintos garantes o, inclusive, subsidios. A su vez, esos fideicomisos que están blindados quedan ajenos a los vaivenes de las deudas y las situaciones fiscales de los países, permitiendo ciertas seguridades y el acceso a tasas de interés muy bajas. En este momento se da la situación tal vez más lastimosa: un continente como América, que precisa de la inversión, con las tasas más bajas registradas en los últimos -creo- 15 ó 20 años, se encuentra con que todas sus economías están atravesando una etapa tan compleja que hacen que no pueda sacar partido de esos bajos costos. A su vez, cuando va a buscar ese costo financiero se encuentra con los riesgos de la región.

Estos modelos de fideicomiso que están funcionando en muchos lugares del mundo -en Europa, en Estados Unidos y también en otros países- vienen a ser, diría, el equilibrio entre el péndulo que en la década del ochenta había optado por el modelo "todo Estado" y el otro que en la década del noventa planteó el tema "todo privado". Ni uno ni el otro parecería ser el camino por el que se está transitando actualmente.

Entonces, si miro esto desde el punto de vista conceptual me encuentro con que es muy parecido a lo que hemos armado en la Megaconcesión a través del instrumento Corporación Vial del Uruguay. En definitiva, ¿qué es? Un recibidor, en este caso, de los préstamos de la CAFP, del subsidio del Estado, eventualmente de obligaciones negociables, de algún otro componente de los peajes y de garantías que podría tener. ¿Qué produce? Unidades de infraestructura y de servicio; genera impuestos. En definitiva, las obras que hoy se están llevando adelante están pagando impuestos que, tal vez -aquí no está tan ligado- por otro lado van a ser la contraparte de los subsidios que le ingresan, digamos, al Estado.

Cuando comenzamos a manejar esta idea, no estaban tan divulgadas en el mundo -debe hacer dos o tres años- estas ingenierías financieras, y por eso nos costó más trabajo llevarlas adelante. Parecería que es este el modelo que están planteando hoy prácticamente todos los países en distintos continentes, como forma de encarar las infraestructuras y no agravar la situación de las cuentas públicas, pero tampoco quedándose solamente con aquello que tiene una rentabilidad tan atractiva que el capital privado viene solo para obtenerla. Habrá algunas, pero no son la mayor parte de las demandas y necesidades de la sociedad.

SEÑOR MICHELINI.- En principio entendí que por ahora no había voluntad de subastar las acciones de Consorcio Vial; pero más allá de eso, también entendí que estaba recibiendo este año dinero por diferentes canales.

Uno de ellos es el peaje, independientemente de esa ecuación de si se está recaudando lo mismo en peajes que lo que se vuelca en empleos. Otro camino son los subsidios, que en setiembre u octubre -supongo- se estaría regularizando lo que corresponde mes a mes. En realidad, me gustaría saberlo; lo dejo planteado como pregunta. Creo que para esa fecha estaría el préstamo de la Corporación Andina de Fomento pero habría que salir a buscar dinero adicional, por obligaciones u otro tipo, en un momento en el cual es muy difícil conseguir por la situación tan compleja del Uruguay.

Concretamente, las preguntas que voy a formular son las siguientes. ¿A cuánto asciende la inversión que se pensaba hacer este año? ¿Cuánto corresponde a cada rubro, y qué capacidad de ejecución tendría la Corporación Vial del Uruguay si hoy estuviera en una situación crediticia mucho más fácil? O sea, me gustaría saber cuánto de lo que se pensaba invertir por rubro se está ejecutando, por qué no se estaría ejecutando -quizás porque los recursos o los subsidios no están- y qué capacidad de ejecución habría si tuviéramos posibilidades de acceder a mayores fuentes de crédito.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación a la última pregunta, pensemos que el presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por el lado del financiamiento público ascendía a U$S 180:000.000, y luego fue de U$S 160:000.000, y si hay algo que ha caracterizado al Ministerio es su porcentaje de ejecución, que si no llega al 100%, es del 99% de sus recursos. O sea que hay mucho paño. Hoy día el presupuesto del Ministerio está en alrededor de U$S 50:000.000.

(Interrupciones)

Estaba diciendo que el presupuesto global ascendía a U$S 180:000.000, pero se vio afectado por los recortes a un nivel de U$S 50:000.000, entonces hay U$S 130:000.000 de capacidad instalada en el medio que podría estar activa si hubiera disponibilidad financiera.

Con respecto a la primera pregunta, voy a explicar cómo es la sucesión financiera de este tema. La Corporación Andina de Fomento puso un capital inicial de U$S 10:000.000. Por lo tanto, se llamó a licitaciones para una cantidad de obras que en este momento están en ejecución y que se fueron atendiendo con un financiamiento de ese origen. Al mismo tiempo, a lo largo de ese período, se fueron recibiendo las cuotas que se recaudan todos los meses por peajes. En determinado momento, se detecta que no había estado llegando la cuota parte del subsidio del Estado, por lo que la Corporación Vial del Uruguay comenzó a demorar un poco el llamado a esas licitaciones o la adjudicación de los contratos -lo que es razonable, si uno se pone en sus zapatos- por temor a comprometerse en una cantidad mayor al respaldo que podía tener, si luego no llegaba el subsidio o nuevas fuentes de crédito. Esto se fue dando hasta hace un mes y medio, cuando se logró comenzar un proceso de regularización del aporte del Estado.

A partir de que se pudo contar con dichos ingresos, se empezaron a liberar determinados contratos y obras y calculamos que en setiembre debería estar regularizada la situación. Pensamos que esta regularización no sólo será en forma retrospectiva, sino que mes a mes se podrá contar con los recursos previstos. Evidentemente, en la medida en que este proceso se fue dando se fueron

liberando contratos y obras. En concreto, ya se han habilitado las obras realizadas cerca de Paso de los Toros, en la Ruta 5, que es muy importante. También hay otras, como el primer tramo de doble vía hacia Colonia, después del Arroyo Cufré que también está en proceso de liberación y la Ruta 8, en un tramo que está cercano a Treinta y Tres, concretamente, se extiende desde Treinta y Tres hacia Melo. Estos tres contratos estuvieron detenidos. Además, tenemos las obras a licitarse. Contamos con un programa de obras que, en la medida en que todo esto se ha ido regularizando, pensamos que va a volver a retomar su normal funcionamiento. Continuando con la enumeración de las obras tenemos en la Ruta 3, en el tramo de Ruta 26 al puente del Arroyo Guaviyú, en la Ruta 5, en el Arroyo Tranqueras, la Ruta 7, Totoral del Sauce, Cañada de García y Balde Negro que son tres puentes, en la Ruta 7, en el Arroyo Sauce, sobre la misma Ruta en el Arroyo Pando; en la Ruta 8, de Minas a Marmarajá; en la Ruta 11, de Ecilda Paullier a Juan Soler; la planta urbana de Ecilda Paullier; en la Ruta 11, el tramo de San José a Villa Rodríguez que, en este momento, están en ejecución las obras del tramo que va de Villa Rodríguez a Santa Lucía; el puente de la Ruta 44, sobre el Río Negro en Paso Mazangano; las Rutas 101 y la Interbalnearia en el tramo del Radar al Pinar; y el mantenimiento de la iluminación en toda la red. Esas son las obras que están próximas a licitarse.

A su vez, tenemos en proceso de contratación las obras a que recién hice mención, sobre la Ruta 1 del Arroyo Cufré hacia el oeste; la Ruta 3 en el puente del Arroyo Grande; en la Ruta 3 la demarcación de zona de pavimento; la Ruta 5, en el tramo que recién nombré que va desde el sur de Paso de los Toros al norte hasta Peralta; en la Ruta 5, en el pasaje superior de la vía férrea; sobre la misma ruta en el Arroyo Bañado de Rocha, en el puente del Arroyo Curtiseiras; en la Ruta 6 en el puente del arroyo Sauce de Malbajar; el mantenimiento de la Ruta 8; la demarcación de zonas en el pavimento de la Ruta 9; en la Ruta 10, en el puente del Arroyo de las Espinas; en la Ruta 11 el puente de la Cañada de Etcheverría y el puente de El Laurel, que son obras complementarias de la obra de carretera que se está haciendo; la Ruta 18 en el tramo que va de Vergara a Tacuarí; la Ruta 31 desde el kilómetro 234 al Arroyo de las Vacas, más concretamente es el tramo anterior a la ciudad de Carmelo. Estas son obras licitadas. Tenemos distintas situaciones pero muchas de ellas en este momento ya están adjudicadas, se firmó contrato o hay ofertas que pasaron la etapa económica.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Cuál es la inversión del primero y segundo grupo?

SEÑOR MINISTRO.- Entre las que hay para licitar y las que están en proceso de contratación, estamos hablando de U$S 69:000.000.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Estas son todas las obras? ¿Hay previstas para el año que viene?

SEÑOR MINISTRO.- Faltan más. En cuanto al segundo grupo al que hice referencia, se prevé iniciar en este ejercicio. Las del primer grupo, que son obras que se van a licitar, son obras que si empiezan en este ejercicio, presumiblemente van a estar ejecutándose, fundamentalmente, el año próximo. Hay que sumar las obras que están en ejecución que son una cantidad importante. Es un conjunto muy importante de obras.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Son todas correspondientes a la Corporación Vial?

SEÑOR MINISTRO.- Todas estas obras son en el marco de la Megaconcesión.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Hay alguna parte de la inversión que sea fuera de la Corporación Vial?

SEÑOR MINISTRO.- Hoy en día, prácticamente nada porque esa reducción del presupuesto de U$S 180:000.000 o U$S 160:000.000 -según como uno lo quiera ver; a cincuenta- es realmente muy dura. Hay una parte del presupuesto que es inelástica, como ser salarios, gastos del propio funcionamiento del Ministerio, lo que hacemos por administración directa en las distintas Unidades Ejecutoras, etcétera. Además con cargo a ese presupuesto está el subsidio de la Megaconcesión. El contrato tiene un compromiso de que Corporación Vial del Uruguay va a tener ingresos de, por lo menos, veinticinco millones. Esta cifra se integra por la sumatoria de lo que se recauda por peajes, más lo que se coloca por subsidio. Entonces, por concepto de peaje, estamos calculando que son unos siete u ocho millones al final del año, y de subsidio, serán alrededor de diecisiete millones. Eso nos está permitiendo hacer inversiones, aproximadamente para este año, de U$S 39:000.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto al Aeropuerto de Carrasco, quisiera plantear que en el caso de que haya una subasta, se dice que hay un decreto del Poder Ejecutivo que determina que el resultado de la misma, de ser exitoso, será para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Y habrían U$S 15:000.000 de base.

SEÑOR MINISTRO.- La verdad es que eso no dice el decreto. Me hubiera quedado muy contento si así fuera, pero no es así. El decreto expresa que el producido será para la atención de las obras sociales y para la atención de la Megaconcesión. Este será un tema de arbitraje del Ministerio de Economía y Finanzas.

Lo que sí queremos es que el Programa realmente se pueda llevar a cabo. Se trata de un tema de ingeniería que fuimos desarrollando, no porque seamos vocacionales de esta ingeniería, sino simplemente porque no había otra alternativa.

Entonces, ¿en qué deriva ese recorte presupuestal? En que no se pueden decidir acciones al respecto -aunque forman parte de las responsabilidades del Ministerio- esto se deteriora y, por lo tanto, cuando se vaya a rescatar estas obras va a salir mucho más caro que todo lo que se pueda hacer ahora. Es necesario "agarrar" la carretera en el momento adecuado y no esperar que haya que reconstruirlas porque eso sale muchísimo más caro.

Realmente estaríamos poniéndonos a rueda con esto que decíamos al mes de setiembre, sin necesitar ningún recurso que proviniera de ese origen.

SEÑOR MICHELINI.- Se habló de U$S 39:000.000 o U$S 40:000.000 de inversión este año en ejecución. La pregunta es cuánto personal directo e indirecto se emplea y qué relación matemática podríamos sacar en función de la inversión. Es decir que quisiera saber qué cantidad de empleo generaron esos U$S 40:000.000 y si esa relación, presumiblemente, se podría mantener el año que viene si también permanecen estables -o aumentan- los niveles de inversión.

SEÑOR MINISTRO.- Nosotros tenemos aquí una gráfica -que tal vez sea más ilustrativa-de cuál es el andamiento. Allí vemos la evolución real de la Megaconcesión, que nace en cero, y se ve también lo que son los cargos directos ocupados hasta el mes siete

del 2003. Nosotros calculamos que esta va a ser la evolución futura y aquí se ve que hay un repunto, precisamente, cuando todas estas obras que mencionábamos -que están en proceso de contratación o de licitación- estén entrando, digamos, en "régimen". En ese entonces, en lugar de las 900 personas -que más o menos son las que hoy están trabajando en forma directa- se estaría ocupando en forma directa aproximadamente a dos mil trabajadores. Sin dudas que se puede pensar en una relación de tres a uno de personas empleadas indirectamente con respecto a los ocupados en forma directa.

SEÑOR MICHELINI.- Teniendo en cuenta esa relación, entonces después los trabajadores empleados en forma indirecta serían alrededor de seis mil. Pero por cada U$S 100.000 ó U$S 1:000.000 que se invierten, ¿cuántas personas se contratarían?

SEÑOR MINISTRO.- Eso es muy difícil de contestar. Sí se puede decir que la incidencia de la mano de obra, en forma promedial, con respecto a la construcción vial debe andar por un 15%.

SEÑOR MICHELINI.- No entendí la respuesta.

SEÑOR MINISTRO.- La pregunta acerca de por cuánto tiempo y cuántas personas se podrían emplear es bastante difícil de responder, porque depende mucho de cómo sean las obras.

Lo que sí podemos decir con certeza es que la incidencia de la mano de obra en el valor de esa obra es de alrededor del 15%. Dentro del valor de una obra, entonces, hay que tomar en cuenta una parte importante de impuestos, insumos y ese 15% por concepto de mano de obra. Es una relación aproximada a la que se podría dar con las inversiones, tal como decíamos al principio de esta sesión cuando mencionábamos la relación de 7 a 1: 7 de inversiones, contra 1 de recaudaciones. Después agregábamos que el valor 1 de recaudación es equivalente, más o menos, a la cantidad de jornales pagados.

SEÑORA ARISMENDI.- Las cosas después son más complejas, pero según la relación inicial, que el señor Ministro mencionó en su visita anterior y en ésta, si recaudamos 1, gastamos 1 en salarios y hacemos 7 de obras, estamos diciendo que estos 7 se financian de otro lado o constituyen déficit, pero no están vinculados con la recaudación.

SEÑOR MINISTRO.- Lo que dije fue que por cada 1 recaudado, hay 7 de obras ejecutadas y, además, que lo que se había recaudado era equivalente a lo que se había gastado de jornales. En este sentido, tenemos un ejemplo en el que aparece 1 gastado en jornales y 7 por obras ejecutadas.

SEÑOR MICHELINI.- Creo que la pregunta de la señora Senadora Arismendi apuntaba a saber cómo se paga lo que no se recauda.

SEÑOR MINISTRO.- Lo que no se recauda se paga gracias al crédito que viene de la Corporación Andina de Fomento, al subsidio que ingresa por la vía estatal y a los créditos o los mecanismos financieros que se puedan incorporar. Actualmente, existen varios mecanismos financieros como, por ejemplo, la emisión de obligaciones negociables, los certificados CRIS, otros créditos o la securitización de los flujos futuros del peaje. En definitiva, cuando la Megaconcesión acepta el contrato, en realidad está haciendo una securitización interna. Sin embargo, también puede hacer una securitización externa, es decir, recurrir a un Banco y, en base a los peajes que dispone, pedir el dinero que necesita mediante la securitización de los mismos, y en ese momento recibir el dinero que servirá para atender el pago de las obras, y que luego irá repagando con el tiempo.

SEÑOR MICHELINI.- Entonces, salvo el subsidio, el resto saldría mediante la recaudación de los peajes.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente, señor Senador.

Lo que queda claro es que lo que no venga por los precios, lo hará a través de los impuestos. El tema financiero trata de cuándo se hacen las cosas y cuándo se repagan pero, en el fondo, reitero, siempre se termina pagando gracias a los precios o a los impuestos. No hay otra manera, salvo que tengamos la suerte de recibir un regalo de Dios.

SEÑOR MICHELINI.- Todo lo que se considera de inversión ahora va en la buena dirección y ya veremos cómo se puede pagar, pero hay necesidad de trabajo precisamente en esa buena dirección, o sea que se hagan obras y no que se saquen créditos pero que después se ignore dónde está ese dinero. Por lo menos, así se sabe que los recursos están invertidos en puentes, en carreteras o en rutas.

Ahora bien, mientras la megaconcesión o la corporación vial está dentro del Estado, el accionista es, precisamente, el Estado uruguayo, por más que se trate de una entidad privada. El problema radica en si mañana o pasado -esperemos que no y en ese sentido el señor Ministro ha expresado que no está dentro de la voluntad del Gobierno- se realiza una subasta. El privado va a recibir la megaconcesión o la corporación vial con sus entradas -es decir, los peajes- el subsidio por acuerdo -cuanto más recauden los peajes menor será el subsidio del Estado uruguayo- y una serie de créditos que va a tener que planificar pagar a equis cantidad de los años. Entonces, tenemos los ingresos por subsidios y por peajes y, salvo que estos últimos superen los U$S 25:000.000 -ya que serían entradas más genunias- las obras que actualmente se realicen, mañana van a disminuir en función de esta ecuación económica. Pienso que no se va a poder mantener el nivel de inversión constante si la megaconcesión tiene un plazo máximo y si se están tomando créditos para realizar obras que se pagarán con el cobro de peajes en el futuro.

Pregunto al señor Ministro si mi planteamiento es correcto.

SEÑOR MINISTRO.- Más o menos porque tal vez lo que no se está tomando en cuenta es que a partir del año 2007 tendremos un contingente importante de ingresos por concepto de peajes que provienen de la finalización del contrato de Consorcio del Este en la Ruta Interbalnearia. Esto genera, reitero, un contingente de ingresos que hoy no tiene la megaconcesión ya que los recibe Consorcio del Este. Entonces, hoy mencionamos que el flujo de peajes era de U$S 7:000.000 por año, y probablemente para el 2007 estemos hablando de U$S 17:000.000 o U$S 18:000.000.

SEÑOR MICHELINI.- Considero que mientras la recaudación por concepto de peajes no supere los U$S 25:000.000, a la corporación o la megaconcesión van a ingresar U$S 25:000.000 aunque el Estado ponga menos, porque la cantidad de entradas por peaje ha aumentado. Si yo no entendí mal, lo que se rebaja en ese caso es el subsidio.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente es así. Pero no es menos cierto que estamos hablando de una red donde si no existiera la megaconcesión, solamente los trabajos de conservación costarían más de los U$S 7:000.000 que mencionamos, a diferencia de lo que sería la recaudación futura y el total que se garantiza.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que este tema tuvo una particular consideración ya que en los cuatro años iniciales de la megaconcesión hay un determinado subsidio. Al cabo de esos cuatro años se puede optar por mantener la ecuación general y entonces, la megaconcesión se ocupa de seguir realizando obras y mantener toda la red. La otra posibilidad es bajarse del mantenimiento de esa red y optar por microempresas u otros mecanismos. En ese caso, al cuarto año deja de existir el compromiso del subsidio.

SEÑOR ETCHEVERZ.- Quiero hacer una explicación porque creo interpretar el planteamiento del señor Senador Michelini.

Es claro que las obras que se hagan se pagarán en ese momento -como se dijo- a través de un sistema de impuestos o de precios. Resulta imposible mantener un nivel equis de inversión constante todos los años porque, si no, eso no se lograría pagar. También es claro que la inversión que uno hace en la carretera tiene una determinada vida útil. Por ejemplo, en el caso de la obra de Paso de los Toros que se acaba de licitar, cuya inversión asciende a U$S 5:000.000, versus un peaje que recauda al año U$S 1:000.000, ¿qué estamos haciendo? Que el usuario pague esa inversión en cinco años, si no hubiera intereses por medio pero, obviamente, durante ese lapso en ese tramo no se intervendrá con nuevas obras, salvo en la parte de mantenimiento que se va a ir repagando con lo que los usuarios vayan aportando en ese puesto de peaje.

¿Qué se intenta, cuando uno arma un modelo de concesión? Que las inversiones que planificó le garanticen a los usuarios el nivel de servicios que uno les está cobrando y que, en el correr del plazo de la concesión, los ingresos que ellos dejan en las casetas de peaje alcancen para el repago de esas inversiones. Entonces, es natural que sobre los años finales de esa concesión el nivel de inversión baje, necesariamente, pero, como contrapartida, se va a tener la obra hecha con el beneficio correspondiente para los usuarios.

No sé si he interpretado bien lo que planteaba el señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- El razonamiento es correcto, el tema es que yo podría calcular en forma lineal -si no tomáramos ningún crédito- que vamos a tener U$S 25:000.000 todos los años, considerando que, en los primeros, el Estado aporta por el subsidio y que a partir de la entrada de la Interbalnearia, generosamente, se pudiera llegar -aunque ya no estuviera el subsidio- a esos U$S 24:000.000 ó U$S 25:000.000. Tengo la sensación de que la red de rutas que están en la Megaconcesión, es decir en la Corporación Vial -saquemos las que están fuera- necesita un nivel de inversión superior partiendo de la base de que hay hacer -no lo sé exactamente- un décimo o un doceavo de obra por año, a U$S 25:000.000 por año. Entonces, acá hay toda ingeniería planteada.

El señor Ministro manifestó que se hizo esto porque no tenían forma de sacar el dinero y, en los primeros años -tal cual lo ha presentado- según se tomen créditos lograríamos tener niveles de inversión; por ejemplo, este año será de U$S 39:000.000 y el año que viene se obtendría más dinero, en la medida en que el subsidio se mantenga en su totalidad. De todas maneras, lo que estamos adelantando es el cobro futuro de los peajes. Si, después, la Corporación Vial tiene que pagar esos peajes -porque si no, como dice la señora Senadora Arismendi, entraríamos en un déficit- la pregunta sería ¿cuál debería ser el nivel de inversión anual, si tenemos U$S 25:000.000? ¿Cómo hacemos con el resto? Sé que hoy estamos tomando a crédito pero, ¿qué va a pasar en el futuro?

SEÑOR ETCHEVERZ.- El señor Senador Michelini cuando dice "resto", ¿se refiere al resto de la red que no integra la concesión?

SEÑOR MICHELINI.- No, me refiero al resto de la inversión en la propia Megaconcesión.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Senador Michelini tiene virtudes fáusticas, ya que nos está volviendo al pasado. Por lo menos, a mí me está volviendo al mes de agosto del año pasado, cuando discutimos el tema de la Megaconcesión. Es decir, allí teníamos a la vista el cronograma de la Megaconcesión que no tenía una línea pareja, sino que, en materia de obras, en un principio había una montaña y al final tenía un descenso muy pronunciado. De modo que los créditos que se pedían para hacer estas obras al principio, se seguían repagando en el transcurso de los años de la concesión hasta llegar al final, donde habría tanta cantidad de obras y, entonces, la Corporación Vial podría ir repagando los créditos que fue recibiendo. Eso, en teoría, dada una tasa de retorno más o menos calculada y si el flujo vehicular fuera el previsto, daba para pagar, para que todo cerrara bien.

SEÑOR ETCHEVERZ.- Voy a hacer una pequeña precisión.

Esos recursos para obras que, como dice el señor Senador Michelini, van decreciendo al final de la concesión son, justamente, los destinados al mantenimiento. Es decir, se hicieron las rehabilitaciones en aquellos lugares en donde era necesario hacerlas y ello supone que durante ese período se va a necesitar solamente mantenerla. Entonces, el recurso correspondiente es, reitero, para mantenimiento. No tendría sentido seguir invirtiendo sobre la misma red, porque haríamos una mala opción. O sea, cuando la carretera no necesita que se invierta dinero en ella, no parecería razonable hacerlo. Es claro que todo esto está dentro de las proyecciones de ingeniería que uno pueda hacer, en el sentido de cómo se va a comportar el país en el futuro. Obviamente, existe ese riesgo cuando uno planifica a muchos años.

SEÑOR MICHELINI.- Está claro lo que se dice, o sea, estamos adelantando obras y ello se va a pagar. Sin embargo, si no tomáramos crédito estaríamos haciendo una inversión en la Megaconcesión de U$S 25:000.000 al año. No pedimos un crédito si fuera lineal.

SEÑOR ETCHEVERZ.- Si tuviéramos U$S 25:000.000 los utilizaríamos para hacer obras.

SEÑOR MICHELINI.- Si lo tomo en forma lineal, ¿cuál es mi recurso? Todos los años tengo U$S 25:000.000. En los últimos años también tengo U$S 25:000.000 para pagar. Entonces, pido un crédito y lo pago, con el paso de los años, con esos U$S 25:000.000. En definitiva, hay que calcular los años de concesión a la Corporación Vial y multiplicarlos por U$S 25:000.000. Ese es el capital que voy a invertir, incluyendo el mantenimiento. De modo que son U$S 25:000.000 que voy a invertir cada año; algunos, los

utilizaré para pagar los préstamos bancarios -por llamarlos de algún modo- o el financiamiento. La pregunta es si esos U$S 25:000.000 que se invierten anualmente es lo que requiere la red vial bajo la égida de la Megaconcesión o si precisa más.

SEÑOR MINISTRO.- Es lo que requiere, señor Senador. El programa total de la Megaconcesión a lo largo de su vida va a representar U$S 322:000.000, haciendo la cuenta que, calculo, está haciendo el señor Senador Michelini. Él multiplica U$S 25:000.000 por 15 y, como resultado, le da que son U$S 375:000.000. Nosotros estamos hablando de que son U$S 322:000.000; la diferencia está dada en que hay costos financieros.

La pregunta formulada viene al caso porque, en este momento en que hay tasas muy bajas en el mercado mundial de capitales, si hoy se tomara esta cantidad en yenes no habría costos financieros. Por supuesto, están los riesgos monetarios con respecto al valor que tendrá el yen. Esa situación es, justamente, la del mercado mundial de capitales. El problema es que cuando vamos a buscar ese financiamiento en el mercado local de capitales, tenemos que hacerlo en función de sus tasas, en donde aparece como una especie de piso lo que es el riesgo país, y ya estamos hablando de 7,5 puntos porcentuales por arriba de la Tasa Libor, con lo cual ya estamos en 9 puntos.

Es por eso que nosotros tenemos que tratar de estar un poco menos domésticos en el mercado de crédito para ir a buscar el mercado que está afuera. ¿Con qué problemas nos encontramos en el mercado doméstico? Hoy en día hay colocaciones en esos niveles e, inclusive, mayores. Entonces, al haber posibilidades de que las administradoras de fondos previsionales puedan colocar al 11% o 12%, resulta que están requiriendo ese tipo de costo financiero. Mientras tanto, si pudiéramos contar con mecanismos -que en inglés se llaman "credit enhancement"- que nos permitan acceder a condiciones más favorables de crédito -por ejemplo, acceder al mercado de capitales de Japón- podríamos estar hablando de reducir los costos financieros. Esto es algo que estamos tratando de hacer porque todo lo que no paguemos por concepto de costo financiero -o lo menos que paguemos por esta diferencia que señalaba el señor Senador Michelini, entre esa multiplicación y esta cantidad- se va a transformar en mayor cantidad de obras en esta red o, eventualmente, en otras que podamos incorporar al esquema de la Megaconcesión.

SEÑORA ARISMENDI.- Pido disculpas a la Comisión, pero debo ausentarme en razón de que me surgió un imprevisto.

SEÑOR MICHELINI.- La Corporación Vial, la Megaconcesión, tiene en concesión un patrimonio de red de rutas o carreteras, incluidas algunas que se van a hacer de doble mano. En este sentido, y en caso de que haya una estimación, me gustaría saber a cuánto asciende este monto y qué cantidad de kilómetros abarca.

SEÑOR MINISTRO.- Son 1.272 kilómetros.

SEÑOR ETCHEVERZ.- Cabe aclarar que no las tiene en patrimonio, sino que se trata de una concesión.

SEÑOR MICHELINI.- Es una concesión de un patrimonio.

SEÑOR ETCHEVERZ.- No es una privatización.

SEÑOR MINISTRO.- Estos números los podemos determinar porque regularmente manejamos los datos del patrimonio vial. Puedo decir que esa cifra sería de aproximadamente U$S 800:000.000.

SEÑOR MICHELINI.- O sea que tomamos en cuenta los U$S 25:000.000 anuales, independientemente de que exista una cuota parte alta de intereses. Si se sumaran de manera lineal, esta cifra sería superior a los U$S 322:000.000 en los quince años, con lo que estaríamos en un 3% anual de inversión. Entonces, consulto acerca de si esa inversión aproximada de un 3% es lo que más o menos corresponde para poder mantener la red vial, de forma tal que no se deteriore, o tendríamos que estar haciendo más. Mi preocupación es si esto constituye un paliativo para estos años o nos vamos a encontrar con el desafío de cómo atender las rutas.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que nos tenemos que retrotraer al año 2000 o, inclusive, a 1995.

En el año 2000 -como recordarán los señores Senadores- se entregó un documento a esta Comisión, que es el producto del ejercicio de simulación de toda la red vial del país.

Toda la red vial estaba representada allí, en ese sistema que simula cómo cada carretera y cada tramo de la misma se va deteriorando y en qué momento hay que hacer la intervención correspondiente, es decir, el mantenimiento rutinario, la rehabilitación, reconstrucción, etcétera. Esta simulación se realiza, reitero, para la totalidad de la red, o sea, para los 9.000 kilómetros que tiene el país.

De este estudio surgió el presupuesto que presentamos al Poder Ejecutivo y que, en una primera instancia, ya sufrió algunos recortes, pese a lo cual se estimaba que con lo que se había aprobado en la Ley de Presupuesto se iba a poder llevar a cabo ese servicio, que considerábamos que permitiría pasar una cantidad determinada de carreteras de estado malo a regular, mientras que otras que estaban en regulares condiciones alcanzarían un nivel bueno. En definitiva, pensábamos que podíamos continuar en el camino que habíamos seguido hasta ese momento para aumentar el patrimonio vial del país. Sin embargo, lo que sucedió después -debido a los hechos por todos conocidos- fue que el programa seguía siendo el mismo -ya que las carreteras seguían utilizándose en la misma forma, si bien podría haberse resentido el modelo por la baja que se produjo, por ejemplo, en la cantidad de camiones circulantes- pero en el caso de esta red, lo que hoy se está manejando en cuanto a las obras que mencioné es lo que surge de ese programa que permanentemente se va actualizando y que nos informa lo que realmente necesita la red.

En consecuencia, estamos hablando de no perder calidad de servicios en la red que se encuentra dentro de la Megaconcesión: o se mantiene, o se mejora, y diríamos que en el largo plazo se mantiene. Por ejemplo, en el caso de un tramo de ruta que se rehabilita, se obtuvo una mejora. Luego, a lo largo de los años se va perdiendo la calidad del servicio. Por su parte, la Megaconcesión enfocó sus acciones en estos 1.272 kilómetros, porque son los que canalizan el 70% del tránsito del país y, precisamente, el problema que nos afecta y nos preocupa hoy es lo que no está en la Megaconcesión. No olvidemos que si bien lo que queda fuera de ésta canaliza el 30% del tránsito restante, no deja de involucrar a 6.000 ó 7.000 kilómetros de redes secundarias. Para estas últimas, lo que estamos tratando de hacer hoy es multiplicar esfuerzos y recurrir a los instrumentos que tenemos para atenderlas como, por ejemplo, las microempresas y nuestra propia obra por administración directa -es decir, la que ejecuta el Ministerio con su propio personal- de modo de evitar que caigan. De todos modos, con respecto a estas redes

secundarias ya estamos lejos de nuestra aspiración de poder seguir aumentando el patrimonio vial, que era lo que habíamos venido persiguiendo desde el año 2000.

SEÑOR VIRGILI.- Conozco el esfuerzo que ha puesto el Ministerio para tener las carreteras en condiciones transitables y sé que están haciendo lo imposible para mantenerlas con el escaso gasto que pueden realizar. Reitero que es un esfuerzo y, por mi parte, me sentiría contento si se lograra ese objetivo de mantener las carreteras como están porque la verdad es que, en general, estaban bien, aunque no digo que no haya algunas que estén mal, porque no he salido últimamente a recorrerlas.

En definitiva, debo decir que mi preocupación es que al término del mandato del señor Ministro, encontremos las carreteras como estaban. ¿El señor Ministro piensa que ello puede ser así?

SEÑOR MINISTRO.- Pienso que se puede lograr.

SEÑOR VIRGILI.- Entonces, lo doy por aceptable. Sé que estamos en un momento difícil, pero vean ustedes que hay dineros baratos.

En Estados Unidos parece que pagan el 1% y aquí tenemos dificultades económicas y no hay mucho acceso al dinero. Eso es lamentable, por cierto. Si las cosas anduvieran bien, se podría conseguir una cantidad respetable y, seguramente, se arreglarían todas las carreteras, que estaban muy bien. Ojalá no lleguen a deteriorarse y el señor Ministro pueda lograr con su esfuerzo que tengamos carreteras transitables.

SEÑOR MINISTRO.- Ese es el desafío. Creo que sería muy egocéntrico como ciudadano pensar que las obras públicas o las carreteras son el centro de la vida del país. Si bien son un elemento muy importante, no son el centro. Hay que acomodarse a los tiempos y ver dónde está la situación más crítica. Se encuentra donde tenemos el tránsito de verdad y, si no hacemos lo que está planteado hoy en el marco de la Megaconcesión, tendríamos un problema importante y grave.

No sé si los señores Senadores han circulado por las carreteras que mencionábamos, pero si transitan, por ejemplo, por Ruta 5 entre Carlos Reyles y Paso de los Toros, sentirán que van por una carretera que está impecable y pensarán ¿para qué se va a invertir acá? Si bajan del auto, toman una regla de tres metros y la colocan entre la banquina y el eje, se van a encontrar con que hay cuatro o cinco centímetros de huella. Si bien de aspecto superficial está muy bien, el día que llueve en la huella que se forma se acumula agua y el vehículo que viene circulando a la velocidad que permiten los autos actualmente hace esquí. Entendemos que esa es una obra básica. No se trata de que no tenga capacidad estructural, pero es necesario resolver ese problema. Quien pasa por la carretera un día seco como hoy dice que está bien. Al norte de Paso de los Toros, en este momento, la carretera no está mal. Había un contrato de mantenimiento que estuvo vigente durante estos últimos años, pero es claro que esa carretera se vino aguantando sobre la base del mantenimiento desde hace muchos años. Fue construida en la década del setenta, o sea que tiene 33 años de vida, y es una carretera a la que se pone una carpeta asfáltica ahora que está en buenas condiciones o, si se deja que eso se deteriore, cuando haya que atenderla, habrá que reconstruirla. Todavía tiene el valor residual de la carretera de antes, pero eso se puede perder si no se toma a tiempo.

Todo esto que estamos diseñando es, justamente, para preservar ese patrimonio. Además, tiene una significación económica muy importante. Una carretera en malas condiciones es algo significativo desde el punto de vista del costo de los usuarios, que empieza a crecer en forma exponencial cuando la carretera está deteriorada. No se trata solamente de que se circule más despacio, que se consuma más combustible, que se gaste más en mantenimiento o en cubiertas, que lleve más tiempo o que se haga un uso del capital mucho menos intensivo, sino que, en la medida en que un vehículo tiene que circular a la tercera parte de la velocidad, es claro que para atender la misma demanda de transporte hay que tener el triple de camiones. Nosotros queremos mantener el costo del usuario en un nivel bajo, porque de lo contrario termina reflejándose en los precios.

Uno de los grandes problemas que enfrenta el Uruguay, al igual que toda América, es el de poder ser competitivos. Si el flete pasa a ser un elemento de dificultad por costo, tiempo, o lo que sea, queda claro que la producción deja de ser competitiva.

O sea que tenemos ese objetivo y creo que lo vamos a poder cumplir. Me hubiera gustado terminar mi segunda gestión como Ministro logrando mejorar el patrimonio vial, pero eso es poco pragmático dadas las circunstancias de este segundo período.

SEÑOR MICHELINI.- En forma lineal con estos U$S 25:000.000, mejoramos o mantenemos a largo plazo estos casi 1.300 kilómetros. Quedarían alrededor de siete mil kilómetros que atiende el 30% del transporte en carretera secundaria. Para mantener las carreteras -no estoy hablando de mejorarlas y ni siquiera de lograr que algunas rutas pasen a una condición superior de la que están- ¿qué monto anual de recursos se necesitaría? Tengamos en cuenta que son de mayor cantidad de kilómetros y, quizás, no existe una necesidad de perfección en el nivel de calidad como el resto, porque al ser menor el tránsito, la carretera se desgasta menos.

SEÑOR MINISTRO.- Tendríamos que pensar en alrededor de U$S 3.000 por kilómetro por año. Ahora bien, si recomponemos todos los datos, terminamos en el presupuesto que se había votado. Los U$S 3.000 son para hacer el mínimo de mantenimiento. Si quisiéramos hacer mantenimiento y rehabilitaciones, esa cantidad se ubicaría en el doble, es decir, alrededor de U$S 6.000. Esto haciéndolo todo en forma lineal. Si se empieza a sacar la cuenta, multiplicamos esa cantidad por los 7.000 kilómetros, más los 1.272 kilómetros de la Megaconcesión -que son más caros, porque es la red más pesada, también en la cuota de mantenimiento y de rehabilitación- más el presupuesto de funcionamiento del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, nos encontramos con los valores del presupuesto.

Todos tenemos expectativas y esperanza de que todo mejore, de que la producción empiece a generar sus flujos, lo que seguramente va a generar sus impuestos. Tal vez, en algún momento encontremos la posibilidad de tener algún recurso -más allá de la gestión de Gobierno- para atender toda esa otra red.

Lo que está claro es que la red lo precisa y, que este es un tema que, particularmente, lo distingue de los demás países de América. En lo que respecta a las relaciones de fletes estamos hablando, por ejemplo, de tres a uno; tal vez, comparado con Bolivia, puede ser más. Aclaro que estos no son temas menores.

SEÑOR MICHELINI.- Habría que compararlo con la provincia de Buenos Aires.

SEÑOR MINISTRO.- Sí, ellos son más parecidos a nosotros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los señores Senadores no tienen más preguntas para realizar agradecemos la presencia -por segunda vez- del señor Ministro y sus asesores en esta Comisión y, simplemente, dejar la constancia de que siempre será bienvenido.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 15 y 30 minutos)